Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10173

24. 03. 98

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Angelika Graf (Rosenheim), Karin Rehbock-Zureich, Heide Mattischeck, Klaus Barthel, Annette Faße, Elke Ferner, Gabriele Fograscher, Monika Ganseforth, Iris Gleicke, Günter Gloser, Günter Graf (Friesoythe), Klaus Hasenfratz, Reinhold Hemker, Reinhold Hiller (Lübeck), Gerd Höfer, Jelena Hoffmann (Chemnitz), Frank Hofmann (Volkach), Lothar Ibrügger, Barbara Imhof, Jann-Peter Janssen, Hans-Peter Kemper, Siegrun Klemmer, Walter Kolbow, Nicolette Kressl, Horst Kubatschka, Eckart Kuhlwein, Konrad Kunick, Brigitte Lange, Christoph Matschie, Angelika Mertens, Adolf Ostertag, Georg Pfannenstein, Siegfried Scheffler, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Dagmar Schmidt (Meschede), Richard Schuhmann (Delitzsch), Erika Simm, Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Jella Teuchner, Ute Vogt (Pforzheim), Heidemarie Wieczorek-Zeul, Berthold Wittich, Heidemarie Wright
— Drucksache 13/9951 —

Alpenquerender Verkehr

Der Alpenraum in den Grenzen der Definition der „Alpenkonvention" ist eines der ökologisch sensibelsten Gebiete Europas. In den engen Tälern machen sich zunehmend der Mensch und der von ihm erzeugte Verkehr gegenseitig den geringen Lebensraum streitig. Deshalb hat die Schweiz sich in den vergangenen Jahrzehnten strikt dagegen gewehrt, die 28-t-Grenze für LKW-Transit aufzuheben und propagierte statt dessen die Bahnverladung des schweren Güterverkehrs. Zwar lassen die neuesten Ergebnisse der Verhandlungen mit der Schweiz ein Abrücken von den Positionen der „Alpeninitiative", die für eine strikte Bahnverladung des Schwerverkehrs ist, erkennen, fraglich ist jedoch, ob mit einer Aufweichung in diesem Bereich die Schweiz nicht ein Druckmittel für eine umweltverträglichere gesamteuropäische Verkehrspolitik aus der Hand geben wird. Die Auswirkungen der neuen, mit der Schweiz ausgehandelten Regelungen auf die Nachbarstaaten sind noch unklar.

Die Grenzen des Alpenraumes orientieren sich nicht nur an Verwaltungs- oder Staatsgrenzen. Daher ist die Zuordnung statistischer Daten mit einer Reihe von Problemen verbunden. Viele der Statistiken – und dies gilt auch für die Verkehrsstatistiken – betrachten nur den Anteil von Frankreich, der Schweiz und Österreich. Oft wird auf die wichtige Angabe von Ziel und Quelle des Verkehrs bzw. des beförderten Gutes verzichtet.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 20. März 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Fest steht, daß die Verkehrsentwicklung im gesamten Alpenraum, insbesondere aber die Entwicklung des Transitverkehrs, besorgniserregend ist. Ein Beispiel hierfür, weiches besonders ins Auge sticht, ist die LKW-Zunahme des alpenquerenden Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs in Österreich von 1984 bis 1994 um 380 %.

Im Nord-Süd-Güterverkehr stehen im Alpenraum als Alpenübergänge zur Verfügung: In Frankreich: Ventimiglia (Bahn und Straße), Mont Cénis/Fréjus (Bahn und Straße), Montblanc (Straße). In der Schweiz: Großer St. Bernhard (Straße), Simplon (Bahn und Straße), Gotthard (Bahn und Straße) und San Bernardino (Straße); und in Österreich: Reschen (Straße), Brenner (Bahn und Straße), Felbertauern (Straße), Tauern (Bahn und Straße), Schoberpaß (Bahn und Straße), Semmering (Bahn und Straße) und Wechsel (Bahn und Straße).

Die Bundesrepublik Deutschland, insbesondere aber der Süden von Bayern und Baden-Württemberg, ist von der Entwicklung des Personen- und Gütertransitverkehrs im Alpenbereich selbst schwer betroffen. Dies dokumentierten in der Vergangenheit u. a. die bis zu 20 km langen LKW-Schlangen vor den deutsch-österreichischen Zollabfertigungsschaltern in Kiefersfelden/Kufstein und Salzburg/Walserberg und die erbitterten Auseinandersetzungen um die Fahrten österreichischer LKW über das Kleine bzw. Große Deutsche Eck.

Das Verkehrsproblem in den Alpen ist ein gesamteuropäisches Problem. Es bedarf einer gesamteuropäischen Lösung auf der Grundlage einer gesamteuropäischen Untersuchung über die Entwicklung und Aufteilung der Verkehrsströme.

Vorbemerkung

Gegenstand der Kleinen Anfrage ist der alpenquerende Verkehr, insbesondere in seiner gesamteuropäischen Dimension. Zu Recht wird in der Vorbemerkung darauf hingewiesen, daß die Zuordnung statistischer Daten für eine solche Gesamtbetrachtung mit einer Reihe von Problemen verbunden ist. Die Alpenländer haben diese Problematik vor längerer Zeit erkannt und erstmalig unter Federführung der Europäischen Kommission eine Prognose für den gesamten Alpenbogen erstellen lassen. Damit liegt ein Planungs-Instrumentarium für die angesprochene Gesamtsicht des alpenquerenden Verkehrs vor. Die Prognose soll in Kürze durch den Auftraggeber, die Europäische Kommission, veröffentlicht werden. Da diese also noch nicht vorliegt, kann im Rahmen dieser Kleinen Anfrage hierauf noch nicht Bezug genommen werden.

Die jeweilige Ist-Situation im alpenquerenden Verkehr wird durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement erfaßt, und zwar im Jahresrhythmus durch bloße Zählungen und im Fünf-Jahresrhythmus durch detaillierte Auswertungen, letztmalig für das Jahr 1994. Die nachfolgende Antwort der Bundesregierung beschränkt sich auf die Wiedergabe von Daten, die seitens der Bundesregierung in der für eine Kleine Anfrage gegebenen Bearbeitungszeit durch Rückgriff auf vorhandene Quellen bzw. Erfassungen von Unterbehörden ermittelbar waren.

1. Wie hat sich der alpenquerende Personen- und Güterverkehr (Nord-Süd- und West-Ost-Richtung) in den letzten zehn Jahren entwickelt, und welcher Prozentsatz dieses Verkehrs wurde auf der Straße bzw. der Schiene abgewickelt?

Nach der in Vorbemerkung zitierten Schweizer Erfassung hat sich folgende Entwicklung für den Gesamtalpenbogen Ventimiglia-Wechsel ergeben:

	1986	1996
Alpenquerender Güterverkehr	97,6 Mio. t	138,5 Mio. t
– Anteil Straße	59 %	63 %
– Anteil Schiene	41 %	36 %

Im Personenverkehr liegt der Schienenanteil bei rd. 16 %.

Daten zum Deutschland nicht berührenden Ost-West-Verkehr (Österreich – Schweiz – Frankreich) liegen der Bundesregierung nicht vor.

2. Wie hoch werden die Schäden
   a) an der Verkehrsinfrastruktur und
   b) an der Umwelt (externe Kosten) der einzelnen Verkehrsträger im Alpenraum beziffert?

Der Bundesregierung liegen darüber keine Informationen vor.

3. Welcher Bestandteil des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs ist dem alpenquerenden Ziel- und Quellgüterverkehr zuzuordnen (z. B. Rosenheim–Klagenfurt oder Salzburg–Bozen)?

   Wieviel davon wurde auf der Schiene, wieviel auf der Straße befördert?

4. Welcher Bestandteil des alpenquerenden Güterverkehrs ist dem alpenquerenden Transitgüterverkehr zuzuordnen (z. B. München–Zagreb oder Rotterdam–Mailand)?

   Wieviel davon wurde auf der Schiene, wieviel auf der Straße befördert?

Nach der Schweizer Erfassung hatte der Transitverkehr im Jahr 1986 einen Anteil von 48 % am alpenquerenden Verkehr, in 1996 von 50 %. Er wurde im Jahr 1986 zu 60 % von Straße und 40 % von der Bahn bewältigt; die Werte für das Jahr 1996 lauten 58 % bzw. 42 %.

Der Quell-/Ziel-/Binnenverkehr hatte dementsprechend danach im Jahr 1986 einen Anteil von 52 % am alpenquerenden Verkehr und in 1996 von 50 %. Transportiert wurden die Mengen im Jahr 1986 zu 58 % auf der Straße und zu 42 % auf der Schiene und im Jahr 1996 zu 67 % auf der Straße und zu 33 % auf der Schiene.

5. Welcher Bestandteil des alpenquerenden Verkehrs ist bisher Umwegverkehr zur Umgehung der Schweiz gewesen, und wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung der Kompromiß, der Ende Januar 1998 von EU-Kommissar Neil Kinnock mit der Schweiz ausgehandelt worden ist, auf die Routen durch andere Anrainerstaaten auswirken?

Nach Angaben der Kommission und von österreichischer Seite sind gegenwärtig etwa 250 000 bis 300 000 – oder 40 % – der über den Brenner gehenden Lkw-Fahrten als durch die Schweiz ausgelöster Umwegverkehr anzusehen. Soweit es Umwegverkehr gibt, wird der größte Anteil der Umweg-Kilometer nicht auf öster-

reichischem Gebiet, sondern auf deutschem und italienischem Gebiet gefahren.

Es ist noch nicht gewiß, inwieweit ein künftiges Landverkehrsabkommen zwischen der EG und der Schweiz mit dem Ende Januar 1998 aufgezeigten Kompromiß übereinstimmen wird. Die Europäische Kommission erwartet danach in den ersten Jahren eine Rückverlagerung von bis zu 100 000 bisherigen Umwegfahrten auf die Schweiz. Die österreichische Seite befürchtet längerfristig aufgrund steigender Straßenbenutzungsgebühren in der Schweiz wieder eine Verringerung des Rückverlagerungseffektes. Aus deutscher Sicht kommt hinzu, daß im Laufe des nächsten Jahrzehnts auch in Deutschland die Einführung von entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühren zu erwarten ist. Entfernungsabhängige Straßenbenutzungsgebühren in Deutschland werden Umwegverkehre erheblich unattraktiver machen.

6. Wie hoch werden die externen Kosten und die Straßenschäden, die durch den alpenquerenden Straßengüterverkehr verursacht werden, in den einzelnen Alpenländern veranschlagt, und wie hoch ist der Schaden, den im Durchschnitt ein LKW pro Kilometer verursacht?

Der Bundesregierung liegen darüber keine Informationen vor.

7. Wie hoch sind die Einnahmen der einzelnen Alpenländer aus Kfz-Steuer, Vignette und Maut, aufgeschlüsselt nach PKW und LKW?

Der Bundesregierung liegen darüber keine Informationen vor.

8. Welche Aufteilung der Verkehrsmengen nach Verkehrsträger (Straße, Schiene, begleiteter und unbegleiteter Kombi-Verkehr) und Richtung ist im alpenquerenden Nord-Süd-Gütertransit-Verkehr an den einzelnen Übergängen (s. Einleitung) festzustellen?

9. Welche Aufteilung nach Ziel und Quelle des Gutes (aufgeteilt nach den einzelnen europäischen Staaten) ist an den einzelnen Übergängen bei welchem Verkehrsträger festzustellen?

Der alpenquerende Güterverkehr verteilte sich gemäß den Schweizer Erfassungen nach Verkehrsträgern und Übergängen im Jahr 1996 wie folgt:

Alpenquerender Güterverkehr in Mio. t				
	Straße	Schiene		
		Wagen-ladung	Kombi unbegleitet	Kombi begleitet
Ventimiglia	10,7	0,9	0,0	0,0
Mont-Cenis		5,0	4,7	0,0
Fréjus	12,4			
Mont Blanc	12,6			
Gr. St. Bernhard	0,4			
Simplon	0,1	3,7	0,3	0,0
Gotthard	5,9	4,9	6,0	0,8
San Bernardino	0,7			
Reschen	1,1			
Brenner	19,0	3,0	3,2	1,7
Felbertauern	0,5			
Tauern	5,3	3,5	0,5	0,3
Schoberpaß	7,8	3,4	0,4	0,2
Semmering	4,2	8,2	0,3	0,0
Wechsel	6,6	0,4	0,0	0,0
Tarvisio	9,5	4,5	0,4	0,0

Nach Richtung, Verkehrsträgern und ausgewählten Staaten ergibt sich folgende Verteilung über die Übergänge für das Jahr 1994:

Straße	Nord–Süd		Süd–Nord	
	Mio. t	%	Mio. t	%
BRD – Italien	8,5	100	9,9	100
Frankreich	0,9	11	1,3	13
Schweiz	0,7	8	0,9	9
Österreich	6,9	81	7,7	78

Schiene inkl. Kombiverkehr	Nord–Süd		Süd–Nord	
	Mio. t	%	Mio. t	%
BRD – Italien	9,5	100	4,8	100
Frankreich	0,0	0	0,0	0
Schweiz	5,5	58	2,3	48
Österreich	4,0	42	2,5	52

Straße	Nord–Süd		Süd–Nord	
	Mio. t	%	Mio. t	%
Benelux – Italien	4,5	100	3,2	100
Frankreich	3,7	82	2,3	72
Schweiz	0,3	7	0,4	12
Österreich	0,5	11	0,5	16

Schiene inkl. Kombiverkehr	Nord–Süd		Süd–Nord	
	Mio. t	%	Mio. t	%
Benelux – Italien	3,6	100	4,8	100
Frankreich	1,1	30	0,8	36
Schweiz	2,4	67	1,3	59
Österreich	0,1	3	0,1	5

10. Wie hoch ist der Prozentsatz der Leerfahrten, wie viele Leerfahrten wurden bei LKW an welchem Übergang in welcher Richtung verzeichnet, und welche Entwicklung wird diesbezüglich nach dem Wegfall des Kabotage-Verbotes in Deutschland erwartet?

Gemäß der Schweizer Studie betrug der Leerwagenanteil im Jahr 1994 beim gesamten alpenquerenden Verkehr am Gotthard 21 % und am Brenner 14 %. Im Transitgüterverkehr liegen die Werte niedriger, und zwar am Gotthard bei 17 % und am Brenner bei 9 %. Ein Wegfall des Kabotageverbotes hätte grundsätzlich den Effekt der Reduzierung des Leerwagenanteils. Entgegenzurechnen ist aber, daß die Verkehrsströme über die Alpen nicht paarig sind, sondern in Nord-Süd-Richtung stärker als in Süd-Nord-Richtung. Auf die Antwort zu den Fragen 8 und 9 wird verwiesen.

11. Welche Aufteilung nach Ziel und Quelle des Gutes ist an den deutschen Grenzübergängen Kiefersfelden/Kufstein bzw. Salzburg/Walserberg in den vergangenen zehn Jahren festgestellt worden?

Nach der Schweizer Studie verteilten sich die Verkehrsmengen aus Deutschland im Jahr 1994 wie folgt:

Alpenübergänge	Straße		Schiene	
	Mio. t	%	Mio. t	%
BRD – Italien	18,328	100	14,311	100
Ventimiglia	0,033	0	0,0	0
Mt. Cenis	0,658	4	0,0	0
Mt. Blanc	1,522	9		
Gr. St. Bernhard	0,049	0		
Simplon	0,000	0	1,980	14
Gotthard	1,417	8	5,888	41
S. Bernardino	0,124	1		
Reschen	0,440	2		
Brenner	13,486	73	6,060	42
Felbertauern	0,016	0		
Tauern	0,573	3	0,378	3
Schoberpaß	0,010	0	0,0	0
Semmering	0,000	0	0,0	0
Wechsel	0,000	0	0,0	0

12. Welches Durchschnittsalter hatten in den vergangenen zehn Jahren jeweils deutsche LKW, Lastzüge und Sattelzugmaschinen, und wie hoch war das durchschnittliche Alter der entsprechenden deutschen und internationalen Fahrzeuge, die Deutschland in Kiefersfelden/Kufstein (Nord-Süd-Verkehr) bzw. Salzburg/Walserberg (auch Verkehr nach Südosteuropa) verlassen haben?

Das Durchschnittsalter bei den Lkw mit Normalaufbauten liegt bei 6,77 Jahren, das bei Lkw mit Spezialaufbauten bei 6,92 Jahren (Stand: 1. Juli 1997). Das Durchschnittsalter aller Kraftfahrzeuganhänger liegt bei 11,33 Jahren.

Das Durchschnittsalter aller Lkw mit Normalaufbauten stellt sich zurückgehend für die Jahre von 1997 bis 1988 (Stand: jeweils 1. Juli eines Jahres) wie folgt dar:

1997 6,70 Jahre
1996 6,69 Jahre
1995 6,58 Jahre
1994 6,50 Jahre
1993 6,50 Jahre
1992 6,46 Jahre
1991 6,67 Jahre
1990 6,83 Jahre
1989 6,83 Jahre
1988 6,75 Jahre.

Bei den Lkw mit Spezialaufbauten liegen die entsprechenden Werte um 0,1 bis 0,2 Punkte höher.

Erfahrungen aus dem Straßenkontrolldienst des Bundesamtes für Güterverkehr an den Grenzen in Kiefersfelden/Kufstein bzw. Salzburg/Walserberg zeigen, daß das Durchschnittsalter der deutschen Lkw und der Lkw aus den übrigen EU-Mitgliedstaaten bei drei Jahren liegt und im Drittstaatenverkehr bei fünf bis max. sechs Jahren. Das wird hinsichtlich der deutschen Fahrzeuge auch bestätigt durch die Öko-Punkteausgaben des BAG.

13. Wie viele der an beiden Grenzübergängen registrierten Fahrzeuge entsprachen der EURO1- bzw. EURO2-Norm?

Es gibt keine dementsprechende Erhebung bzw. Zählung.

14. Welche NO_x- und CO_2-Emissionen können dem gesamten alpenquerenden Güter- und Personenverkehr zugerechnet werden, und welche Zahlen ergeben sich für Transit-, Ziel-, Quell- und Binnenverkehr?

Über die geforderten Angaben, die im wesentlichen die Verkehrsmengen in Österreich, der Schweiz und Frankreich betreffen, liegen hier keine Informationen vor.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere im Hinblick auf die Problematik des Gütertransportes die Forderung, den Transrapid als Verkehrsträger im Alpentransitbereich einzusetzen?

Die Bundesregierung hält den Einsatz der Magnetschwebetechnik auch für den Güterverkehr für grundsätzlich möglich und überlegenswert.

Hinsichtlich der Alpenquerung liegt aber die Entscheidung letztlich bei den betroffenen zentralen Alpenländern – Frankreich/Italien für Mt. Cenis; Schweiz für Gotthard und Lötschberg, Österreich/Italien für Brenner –, wo die Entscheidungen für die konventionelle Eisenbahntechnik gefallen sind und die Projekte alles in allem schon relativ weit fortgeschritten sind.

16. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung auf nationaler und internationaler Ebene unternommen, um die Verkehrsbelastungen für unsere Nachbarländer und damit auch für den Süden Bayerns und Baden-Württembergs zu mindern, und welche Fortschritte sind insbesondere bei der Verbesserung der Abläufe an den Grenzübertrittsstellen des Eisenbahnverkehrs, z. B. am Brenner, zu verzeichnen?

Die Globalisierung der Märkte und die Erweiterung der internationalen Arbeitsteilung führen grundsätzlich zu einem Verkehrszuwachs. Vor diesem Hintergrund setzt die Bundesregierung auf eine Strategie der Entkoppelung des Verkehrswachstums vom Wirtschaftswachstum. Diese Strategie hat zum Ziel, trotz steigendem Wirtschaftswachstums das Verkehrswachstum nicht in gleichem Maße ansteigen zu lassen. Neben der besseren

Auslastung aller vorhandenen Kapazitäten der einzelnen Verkehrsträger ist eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße notwendig. Substitution des Verkehrs erfordert letztendlich eine Strategie, die mit geeigneten Maßnahmen in die einzelnen Politikbereiche auf die Verkehrsentwicklung einwirkt.

Soweit es um die bessere Auslastung der vorhandenen Kapazitäten geht, hat die Aufhebung der staatlich festgesetzten Tarife insbesondere im Straßengüterverkehr seit Beginn 1994 zu einer Minimierung der Leerfahrten geführt. Die Aufgabe der Kontingentierung im Güterkraftverkehr, die zum 1. Juli 1998 mit der derzeit laufenden Novellierung des Güterkraftverkehrsgesetzes erfolgen soll, wird zu weiteren Kooperationen innerhalb des Güterkraftverkehrsgewerbes führen.

Mit der Bahnreform, die ab Januar 1999 durch die Ausgliederung der Geschäftsbereiche Güterverkehr, Personenfern- und Nahverkehr, Personenbahnhöfe und Netz als eigene Aktiengesellschaften unter dem Dach einer Holding in eine zweite Phase geht, erweitern sich die Möglichkeiten für einen Wettbewerb von Eisenbahnunternehmen auf der Schiene. Die Bundesregierung erwartet dadurch u. a. attraktivere Angebote im Güterverkehr auf der Schiene mit der Folge, daß mehr Spediteure als bisher die Schiene nutzen.

Die Bahnstrukturreform mit der konsequenten Trennung unternehmerischer und staatlicher Aufgaben im Eisenbahnbereich ist ein in der deutschen Wirtschaftsgeschichte beispielloser Vorgang; sie sichert durch die Umwandlung der früheren Bundeseisenbahnen DB und DR in eine Aktiengesellschaft und der Befreiung von den Fesseln des öffentlichen Dienst- und Haushaltsrechts, die für die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn notwendig unternehmerische Flexibilität. Daneben hat die Bahnreform durch die rechnerische und spätere organisatorische Trennung von Fahrweg und Transportbereich der Bahnen bei gleichzeitiger Öffnung des Fahrweges für die Benutzung durch Dritte in Deutschland die Voraussetzungen für einen Wettbewerb verschiedener Anbieter von Schienenverkehrsleistungen geschaffen.

Die Bundesregierung unterstützt dies durch ihr Programm durch die Förderung privater beim Bau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Neben der Deutschen Bahn AG können jetzt andere Private zinslose Darlehen und Baukostenzuschüsse erhalten, wenn sie sich beim Bau entsprechender Anlagen engagieren.

Im internationalen Bereich setzt sich die Bundesregierung für eine weitere schrittweise Liberalisierung des Zugangs zu den Eisenbahnnetzen ein. Ein erstes praktisches Ergebnis der Bemühungen ist durch die Einrichtung der Güterfreeways zum 1. Januar 1998 auf den Relationen

1. Hamburg/Bremen/Bremerhaven – Nürnberg – München – Innsbruck – Brenner – Verona – Brindisi,

2. Rotterdam – Basel – Chiasso/Domodossola – Mailand – Genua – Gioia Tauro,

3. Rotterdam/Bremen/Bremerhaven/Hamburg – Nürnberg – Passau – Wien

erreicht worden.

Auf diesen Routen besteht die Möglichkeit für Eisenbahnverkehrsunternehmen Trassen zentral über einen „One-Stop-Shop" zu bestellen und somit gegenüber den Kunden ein grenzüberschreitendes Komplettangebot liefern zu können. Besonderen Wert wird hierbei auch auf einen zügigen Grenzübergang gelegt.

Zur Verbesserung des alpenquerenden Verkehrs hat die Bundesregierung zugesichert, auf eigene Kosten die deutschen Zulaufstrekken zur Neuen Eisenbahn Alpentransversale in der Schweiz (Investitionsvolumen 6 Mrd. DM) und zum Brenner (Investitionsvolumen 3 Mrd. DM) der Verkehrsentwicklung angepaßt auszubauen, so daß jederzeit die erforderliche Kapazität bereitsteht. Zum verkehrspolitschen Ziel, den Verkehr nicht erst in Sichtweite der Alpen, sondern schon frühzeitig auf die Schiene zu verlagern, tragen darüber hinaus alle Ausbaumaßnahmen im Schienennetz bei.

17. Durch welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung der Forderung der Alpenkonvention nach Verlagerung möglichst großer Teile des alpenquerenden Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene nachzukommen?

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, Schiene und Wasserstraße sowie den Kombinierten Verkehr stärker am Wachstum des Gütertransitverkehrs – unter Berücksichtigung der Belange im Spannungsfeld von Verkehr, Umwelt und Wirtschaft – zu beteiligen.

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

18. Wie schätzt die Bundesregierung die jährliche Wachstumsrate für die Transitrelationen
    a) Nord- und Westeuropa nach Italien,
    b) Westeuropa nach Südosteuropa und
    c) Osteuropa nach Südosteuropa (über Deutschland) ein, und welcher Anteil der unter a) genannten Transporte könnte per Schiff durchgeführt werden?

19. Welche Folgerungen ergeben sich daraus für den Verkehr im gesamten Alpenraum, insbesondere was das Aufkommen im Transitverkehr betrifft?

Auf die in Kürze von der Europäischen Kommission zu veröffentlichende Alpenverkehrsprognose wird verwiesen.

20. Wie weit ist die Realisierung der „Internationalen Brennereisenbahn EWIV" fortgeschritten, inwieweit ist die Deutsche Bahn AG dort eingebunden, und welche Positionen bezüglich einer zukünftigen Alpentransit-Politik vertritt die EWIV?

Für den Brenner-Basistunnel soll bis Mitte des Jahres eine Planungsgesellschaft in der Rechtsform einer Europäischen Wirt-

schaftlichen Interessenvereinigung (EWIV) durch die Bahnen der drei Staaten Deutschland, Österreich und Italien gegründet werden. Diese EWIV hat keine politische Funktion, sondern allein die fachliche Aufgabe der Baureifplanung des Brenner-Basistunnels.

21. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung unternommen, um auf europäischer Ebene eine einheitliche, streckenbezogene Gebührenerfassung des Straßengüterverkehrs durchzusetzen, die insbesondere den sensiblen Strecken durch die Alpen gerecht wird und neue Wettbewerbsverzerrungen beim Transportverkehr in Europa verhindert?

Die Richtlinie 93/89/EWG enthält auf europäischer Ebene eine ausreichende Regelung hinsichtlich der Belastung des Straßengüterverkehrs mit streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren. Artikel 7 Buchstabe h der Richtlinie bestimmt, daß sich Mautgebühren für schwere Lkw an den Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau des betreffenden Streckennetzes orientieren. In die anlastbaren Wegekosten fließen somit alle Kosten ein, die aus der Eigenart des gebührenpflichtigen Straßennetzes und dessen Streckenverlaufs resultieren.

22. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gefahr eines verstärkten Umfahrungsverkehrs beim alpenquerenden Güterverkehr, hervorgerufen durch die unterschiedlichen LKW-Gebührensätze in den einzelnen Alpenländern?

Umwegverkehr darf nicht durch ungleiche Grundprinzipien der Gebührenanlastung verursacht werden. Wenn anerkannte Gebührengrundsätze bei gleicher Anwendung trotzdem noch zu Umwegverkehr führen, kann dies nicht durch Anwendung ungleicher Gebührengrundsätze auf parallelen Strecken korrigiert werden.

Soweit es Umwegverkehr gibt, wird der größte Anteil der Umweg-Kilometer nicht auf österreichischem Gebiet, sondern auf deutschem und italienischem Gebiet gefahren. Um diese Fragestellung zu lösen, setzt die Bundesregierung auf die Umwandlung der zeitbezogenen in eine entfernungsabhängige Gebühr.

23. Welche Auskunft kann die Bundesregierung über Inhalt und Ergebnis der von österreichischen Wissenschaftlern (z. B. Ökobüro Wien) im Endbericht „Güterverkehr in den Alpen" zitierten „ECMT-Studie" von 1995 geben, die sich mit einer Prognose und Untersuchung der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung und ihren Auswirkungen auf den alpenquerenden Verkehr beschäftigt (ECMT: European Conference of Ministers of Transport)?

Der Bundesregierung ist eine CEMT-Studie, die sich mit einer Prognose und Untersuchung der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung und ihren Auswirkungen auf den alpenquerenden Verkehr beschäftigt, nicht bekannt. Die Zusammenstellung des Dokumentationszentrums der CEMT über Forschungsvorhaben im

Verkehrsbereich enthält ebenfalls keinen entsprechenden Eintrag.

24. Auf welcher wissenschaftlichen und statistischen Grundlage beruhen die derzeitigen Auskünfte und Prognosen der Bundesregierung zu den Entwicklungen im alpenquerenden Verkehr?

Grundlage für die Infrastrukturplanungen des Bundes ist die Prognose zum Bundesverkehrswegeplan, die für die einzelnen territorialen Segmente des alpenquerenden Verkehr, nämlich Zulaufstrecken zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale in der Schweiz und Eisenbahnstrecke München – Verona, durch gesonderte Untersuchungen mit den Nachbarländern ergänzt wurde. Abgeglichen wurden diese Daten mit der Alpenverkehrsprognose im Auftrag der Europäischen Kommission.

25. Wann kann die interessierte deutsche Öffentlichkeit mit der Veröffentlichung der Ergebnisse der Arbeiten zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit eines Ausbaus der Achse München–Verona sowie der von der Europäischen Kommission am 21. November 1994 in Auftrag gegebenen Verkehrsprognose für den gesamten Alpenbogen rechnen, mit der sich die Verkehrsminister laut Auskunft der Bundesregierung Mitte des vergangenen Jahres beschäftigt haben, und warum verzögert sich die Unterrichtung des Parlaments über das Ergebnis dieser Studien, die von der Bundesregierung ursprünglich für Anfang 1997 in Aussicht gestellt wurde?

Die Ergebnisse der Arbeiten zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit eines Ausbaus der Achse München – Verona werden schon seit längerem allen Interessenten zur Verfügung gestellt.

Die Veröffentlichung der Alpenverkehrsprognose obliegt nicht der Bundesregierung, sondern fällt in die Zuständigkeit der Europäischen Kommission als Auftraggeber.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333